

NDB-Artikel

Lohner, *Ludwig* Industrieller, * 15.7.1858 Liesing bei Wien, † 14.7.1925 Wien.
(katholisch)

Genealogie

V →Jakob (1821–92), Wagenfabr., seit 1851 Teilh. d. 1850 v. →Ludwig Laurenzi (1788–1859) gegr. Wagenfabrik in W., d. er seit 1860 allein leitete u. zur größten Pferdewagenfabrik d. österr.-ungar. Monarchie ausbaute (s. ÖBL), S d. Wagnermeisters Heinrich (1786–1855), d. 1811 aus Mayen (Rheinland) zuwanderte u. 1850 Laurenzi zur Gründung seiner Fabrik anregte (s. ÖBL), u. d. Eleonore Kiermer;

M Aloysia (1833–59), T d. Sattlermeisters Ludwig Laurenzi (s. o.);

Om →Andreas Laurenzi (1802–68), Teilh. d. Firma, 1850–60 Bgm. in W.;

- ♀ Wien 1890 Melanie (1868–1926), T d. Advokaten Dr. →Rudolf Fenz (1836–1915) in W. u. d. Marie Gentz;

6 S, 1 T, u. a. →Max (* 1891), →Richard (* 1894), beide seit 1925 Gesellschafter u. Geschäftsführer d. Lohnerwerke GmbH in W., →Wilhelm (* 1909), Dir. d. Rottax-Werke in Gunskirchen;

E →Thomas (* 1929), seit 1964 Dir. d. Lohner-Werke in W.

Leben

L. studierte 1875–79 Maschinenbau an der TH Wien, betätigte sich 1884/85 praktisch in Wagenbaubetrieben in England, Frankreich und Nordamerika und übernahm, nachdem er seit 1887 längere Zeit bei seinem Vater gearbeitet hatte, nach dessen Tod 1892 die Leitung des angesehenen Familienunternehmens, das gerade in dieser Zeit durch den aufkommenden Kraftwagenbau in seinem Bestand bedroht wurde. L. begegnete dieser Herausforderung, indem er 1897 selbst die Herstellung von Automobilen aufnahm. Als seine Bemühungen, eine Lizenz für einen verlässlichen Benzinmotor zu bekommen, fehlschlügen, begann er 1898, unter Verwendung des Radnabenmotors des von ihm engagierten jungen Elektrotechnikers →Ferdinand Porsche, Elektromobile zu bauen. Das Elektromobil System Lohner-Porsche mit einem Fahrbereich von ca. 50 km wurde 1900 auf der Pariser Weltausstellung gezeigt und erregte Aufsehen. L. war sich von Anfang an bewußt, daß dem Elektromobil wegen des ihm eigenen beschränkten Fahrbereichs nur bis zur Behebung der Kinderkrankheiten des Benzinmotors Verwendungsmöglichkeiten gegeben sein würden. Er baute auch „gemischte Elektromobile“ mit benzinelektrischem Antrieb. Seine Kraftwagen fanden u.

a. als Feuerwehrfahrzeuge sowie als Oberleitungsbusse (System Lohner-Stoll) Verwendung. Bis 1916 wurden annähernd 30 000 Fahrzeuge hergestellt.

|
Schon frühzeitig wandte sich L. dem Motorflugwesen zu, das in dieser Zeit ebenfalls zur entscheidenden Entwicklung gekommen war. Er begann 1909 mit dem Bau von Gleitflugzeugen und brachte 1910 sein erstes, von K. Paulal konstruiertes Motorflugzeug sowie bald darauf einen „Lohner-Pfeilflieger“ benannten Doppeldecker heraus, der zahlreiche Wettbewerbe gewann, mehrere Höhenweltrekorde aufstellte und – als Land- und Wasserflugzeug – im 1. Weltkrieg das von Österreich am meisten verwendete Flugzeug wurde. Die für jene Zeit beachtliche Zahl von 685 Flugzeugen war bereits gebaut worden, als das von den Siegermächten Österreich auferlegte Flugverbot die Existenz von L.s seit 1910 bestehendem, 1914 stark erweitertem Flugzeugwerk in Wien-Floridsdorf bedrohte. Aber L. meisterte auch diese kritische Situation. Er wandte sich wieder seinem ursprünglichen Arbeitsgebiet, dem Wagenbau im weitesten Sinne, zu. Nach seinem Tode wurde der Betrieb – seit 1917 GmbH –, der sich vor allem dem Karosserie- und Waggonbau widmete, von seinen Söhnen weitergeführt. Die Firma stellte nach dem 2. Weltkrieg Eisen- und Straßenbahnmaterial, Motorroller und Motorfahräder her. Sie bestand als selbständiges Unternehmen bis 1970. – L. war Mitbegründer des Verbandes Österr. Industrieller (1892), des Österr. Automobilklubs (1898) und des Österr. Aeroklubs (1901). Er war auch Mitglied des Wiener Gemeinderats.

Werke

Die Fortschritte d. Automobilismus (Vortrag im Niederösterr. Gewerbeverein, 1899), 1900.

Literatur

F. Merklein, Prakt. Hdb. f. d. Wagenbau, 1886;

Die Großindustrie Österreichs, 1898;

Allg. Automobil-Ztg. (Wien), Jg. 26, 1925, Nr. 15, S. 31 (P);

30 J. Österr. Aeroklub 1901–31, in: Jb. d. Österr. Aeroklubs 1931;

J. Altmann, Aus d. Ahnenreihe österr. Kraftwagen, in: Bll. f. Technikgesch. II. 5, 1938, S. 68 ff.;

V. Schützenhofer, Lohner - vom Wagnergewerbe zur Großindustrie, ebd. H. 12, 1950, S. 1-14 (P, auch v. Heinrich u. Jakob Lohner sowie d. L. Laurenzi);

H. Seper u. E. Kargl, Aus d. Gesch. d. österr. Automobilbaues, ebd. H. 20, 1958, S. 78 f.;

E. Danzinger, Aus d. Anfängen d. österr. Flugzeugbaues, ebd. H. 22, 1960, S. 185-88;

H. Seper, ebd. H. 26, 1964, S. 135 f.;

ders., Damals als d. Pferde scheuten, 1968;

Die Wegbereiter d. österr.-ungar. Luftfahrt, o. J.;

ÖBL (L).

Autor

Viktor Schützenhofer

Empfohlene Zitierweise

, „Lohner, Ludwig“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 136-137
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
